

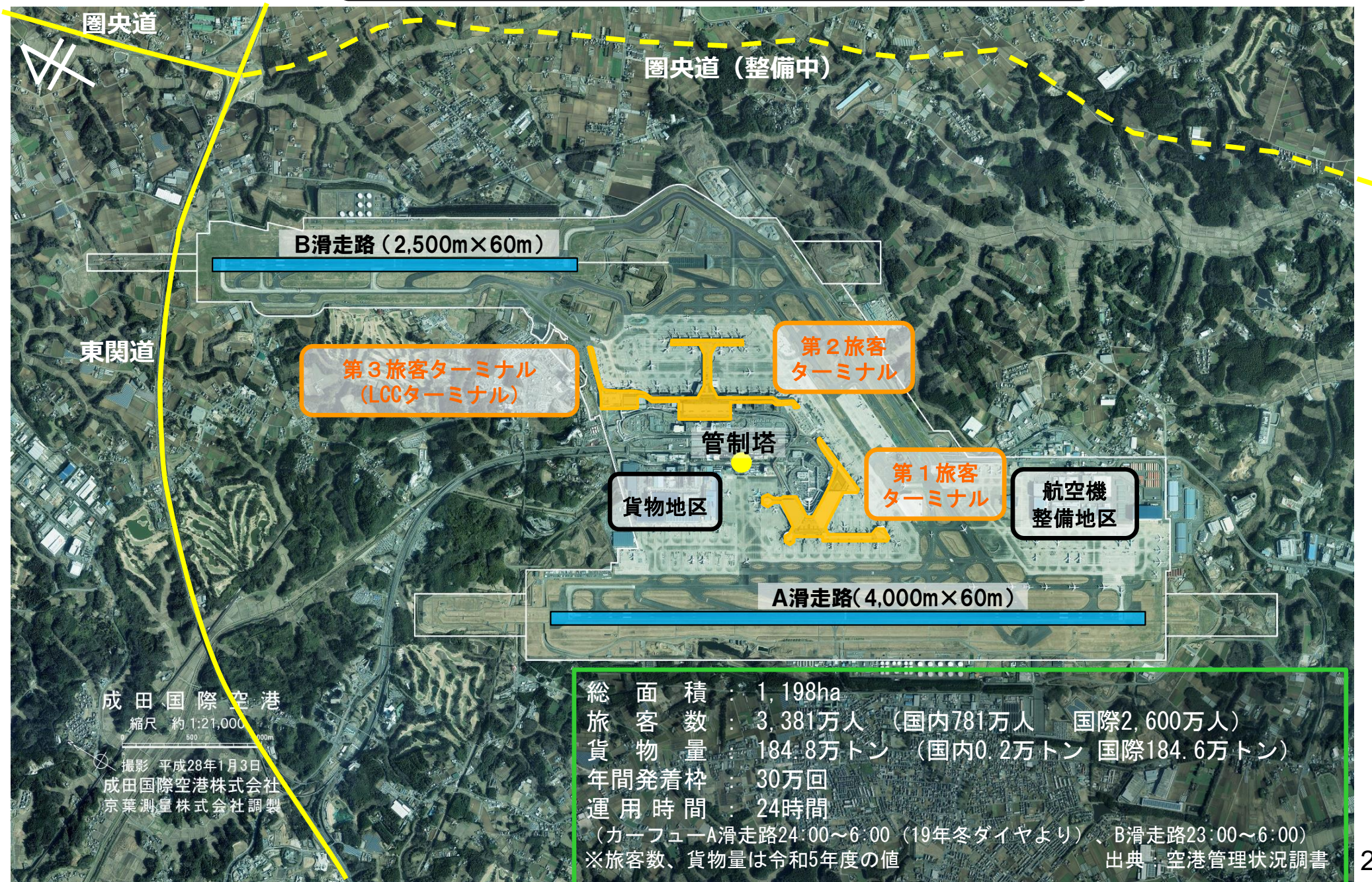
混雑空港運航許可申請事案補足 説明資料

【成田国際空港】

令和6年11月14日

航空局航空ネットワーク部航空事業課

成田国際空港の概要



航空会社の概要(1)

会 社 名	ANAホールディングス (株) (スターアライアンス) 	日本航空 (株) (ワンワールド) 
主要株主	・日本マスタートラスト信託銀行(信託口) 13.7% ・日本カストディ銀行(信託口) 3.2% ・名古屋鉄道 1.6% 他	・日本マスタートラスト信託銀行(信託口) 17.7% ・日本カストディ銀行(信託口) 6.2% ・京セラ 1.8% 他
保有機材	大型機 33機 中型機 108機 小型機 76機 リージョナル機 24機 合計241機 (R6.3月時点)	大型機 31機 中型機 72機 小型機 56機 リージョナル機 52機 合計211機 (R6.3月時点)
免 許 日	(国内) 昭和28年10月15日 (国際) 昭和61年 1月31日	(国内) 昭和27年10月20日 (国際) 昭和28年 8月14日
運航路線	(国内) 104路線 (国際) 58路線 (R6.11月時点)	(国内) 102路線 (国際) 53路線 (R6.11月時点)
グループ 企 業	全日本空輸(ANA) エアージャパン(AJX) ANAウイングス(AKX) ピーチ・アビエーション(APJ)(※) 	ジェイエア(JAR) 日本エアコミューター(JAC) 日本トランスオーシャン航空(JTA) 琉球エアコミューター(RAC) 北海道エアシステム(HAC) ジェットスター・ジャパン(JJP)(※) ZIPAIR Tokyo(TZP)(※) スプリング・ジャパン(SJO)(※) 

(※)印の航空会社はLCC(低コスト航空会社)で、上記の保有機材、運航路線には含まれない

航空会社の概要(2)

会 社 名	ANAウイングス(株) 	Peach Aviation(株) 	ジェットスター・ジャパン(株) 	スプリング・ジャパン(株) 
主要株主	・ANA ホールディングス 100%	・ANA ホールディングス 93.0% ・First Eastern Aviation Holding Limited 7.0%	・日本航空 50.0% ・カンタスグループ 33.3% ・羽田センチュリー16.7%	・日本航空 66.7% ・春秋航空股份有限公司 33.3%
使用機材	ボーイング737型機(166席) 39機 ボンバルディアDHC-8-400(74席) 24機	エアバスA320(180~188席) 33機 エアバスA321(218席) 3機	エアバスA320(180席) 19機 エアバスA321(232席) 3機	ボーイング737(189席) 6機 エアバス 321CEO(貨物機) 3機
許可等 取得日	平成14年3月6日	平成23年7月7日	平成24年4月6日	平成25年12月17日
運航路線	(R6.11月時点) 羽田＝新千歳、中部、伊丹、関西、福岡、那覇、神戸、稚内、紋別、中標津、函館、秋田、大館能代、庄内、八丈島、富山、小松、岡山、鳥取、米子、広島、岩国、石見、徳島、高松、高知、松山、大分、熊本、佐賀、長崎、宮崎、鹿児島 成田＝新千歳、中部、伊丹 伊丹＝新千歳、函館、福岡、青森、仙台、秋田、福島、新潟、松山、高知、大分、熊本、長崎、宮崎、鹿児島、那覇 関西＝新千歳、那覇、石垣 福岡＝新千歳、中部、小松、対馬、福江、宮崎、那覇 など 計104 路線	(R6.11月時点) (国内線) 関西＝新千歳、仙台、成田、福岡、長崎、宮崎、鹿児島、奄美、那覇、石垣 成田＝新千歳、福岡、奄美、那覇、石垣 福岡＝新千歳、那覇、石垣 新千歳＝仙台、那覇 中部＝新千歳、仙台、那覇 計23 路線 (国際線) 関西＝上海、香港、台北、高雄、仁川、バンコク 羽田＝上海、台北、仁川 成田＝台北、中部＝台北、那覇＝台北 計12 路線	(R6.11月時点) (国内線) 成田＝新千歳、関西、福岡、那覇、旭川、高松、松山、高知、長崎、大分、熊本、宮崎、鹿児島 関西＝新千歳、那覇 中部＝福岡、那覇 新千歳＝福岡 計18 路線 (国際線) 成田＝上海、台北、マニラ 関西＝台北 中部＝マニラ 計5 路線	(R6.11月時点) (国内線) 成田＝新千歳、広島、北九州、那覇 羽田＝新千歳、北九州 新千歳＝北九州 計7 路線 ※貨物専用路線を含む (国際線) 成田＝天津、ハルビン、寧波、上海、北京、大連 計6 路線
事業形態 の特徴	ANAホールディングスの連結子会社 	ANAホールディングスの連結子会社 	日本航空から独立した事業運営 	春秋航空(中国)のネットワークを活かした事業運営 

成田国際空港の発着調整基準(1)

1. 発着回数の上限

	1週間当たり
A滑走路・B'滑走路共通	6,500回

注) 週間枠の起算日は日曜日からとする。

2. 時間帯毎の発着回数

(1) 1.のほか、安全かつ円滑な空港の運用を確保するため、30分当たりの発着回数の上限を設定することとし、出発回数と到着回数の組合せに応じ、別表1のとおりとする。

ただし、22時以降の時間帯については、別表2及び別表3に定めるところによるほか、以下によるものとする。

	最大発着回数
B'滑走路 22:00～22:55	10回

(2) 航空機の遅延による混雑を吸収するために、発着回数を抑制する時間帯（以下、「ファイヤーブレークゾーン」という。）については、以下のとおりとする。

① 曜日ごとに、以下の時間帯ごとに1時間ずつのファイヤーブレークゾーンを設定することとする。この場合におけるファイヤーブレークゾーンに係る発着回数の上限は、A滑走路・B'滑走路共通で30分当たり28回、うち到着回数の上限は22回とする。

- ・ 12時台又は13時台
- ・ 19時台又は19時台後半から20時台前半

② 上記のほか、当分の間、混雑状況等を考慮して15時台から18時台までの時間帯及び23時台にファイヤーブレークゾーンを設定することができることとする。

（23時台については発着回数の上限を別表5に定める）

※ 上記は利用時間である6時～24時において適用

※ 2024年冬期スケジュール期間（R6.10.27～R7.3.29）は、①12時台及び19時台後半から20時台前半 ②23時台に設定

成田国際空港の発着調整基準(2)

A滑走路及びB'滑走路の30分値

【別表1】6時から22時まで

A滑走路+B'滑走路		合計
到着	出発	
2	31	33
4	30	34
5	29	34
7	28	35
8	27	35
9	26	35
11	25	36
12	24	36
13	23	36
14	22	36
15	21	36
16	20	36
17	19	36
18	17	35
19	16	35
20	15	35
21	14	35
22	12	34
23	11	34
24	10	34
25	8	33
26	6	32
27	4	31
28	2	30

【別表2】22時から23時まで

A滑走路+B'滑走路		合計
到着	出発	
1	20	21
3	19	22
4	18	22
5	17	22
7	16	23
8	15	23
9	14	23
10	13	23
11	12	23
12	11	23
13	10	23
14	9	23
15	7	22
16	6	22
17	5	22
18	4	22
19	2	21
20	0	20

【別表3】23時から0時まで

A滑走路		合計
到着	出発	
1	15	16
3	14	17
4	13	17
5	12	17
7	11	18
8	10	18
9	9	18
10	7	17
11	6	17
12	5	17
13	4	17
14	2	16
15	0	15

【別表5】発着回数を抑制する時間帯(23時台)

A滑走路		合計
到着	出発	
1	15	16
2	14	16
4	13	17
5	12	17
6	11	17
7	10	17
8	9	17
9	8	17
10	6	16
11	5	16
12	4	16
13	2	15

航空保安業務提供時間(運用時間)及び利用時間

【成田国際空港関係】

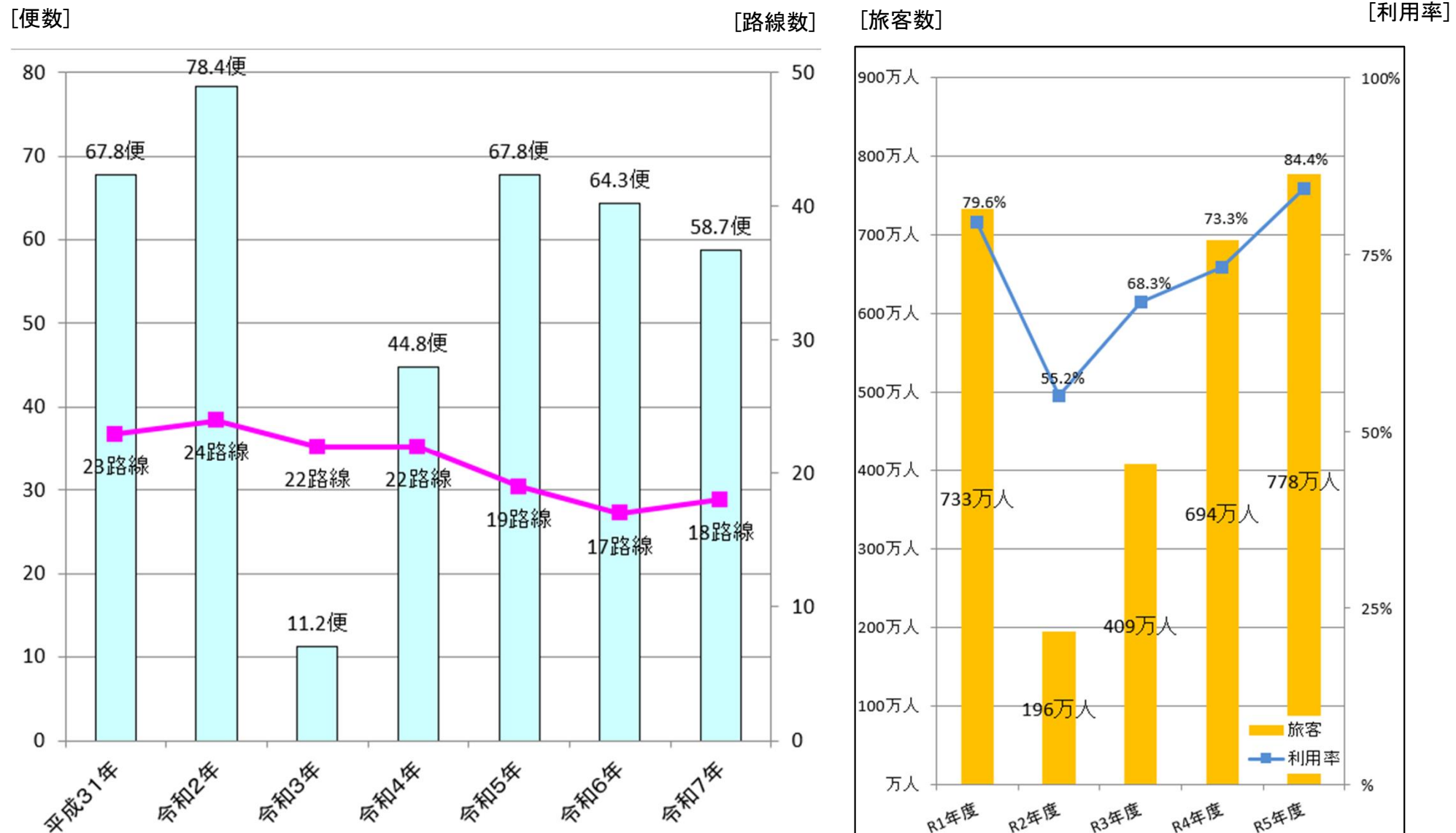
空港	運用時間	利用時間	滑走路
成田国際空港	24時間	6:00～24:00	A:4,000m B:2,500m
新千歳空港	24時間	24時間	A:3,000m B:3,000m
大阪国際空港	14時間	7:00～21:00	A:1,828m B:3,000m
関西国際空港	24時間	24時間	A:3,500m B:4,000m
中部国際空港	24時間	24時間	3,500m
福岡空港	24時間	7:00～22:00	2,800m
那覇空港	24時間	24時間	A:3,000m B:2,700m
旭川空港	13時間	8:00～21:00	2,500m
高松空港	15時間	7:00～22:00	2,500m
松山空港	15時間	7:00～22:00	2,500m
高知空港	14時間	7:00～21:00	2,500m
北九州空港	24時間	24時間	2,500m
長崎空港	15時間	7:00～22:00	3,000m
熊本空港	14時間	7:30～21:30	3,000m
大分空港	15時間	7:30～22:30	3,000m
宮崎空港	14時間	7:30～21:30	2,500m
鹿児島空港	15時間	7:00～22:00	3,000m
奄美空港	11.5時間	8:00～19:30	2,000m
新石垣空港	13時間	8:00～21:00	2,000m

各機種ごとの地上滞在所要時間

区分	型式	所要時間
大型JET機	B777	45～55分
	A350	55分
中型JET機	B787	45分～55分
	B767	35～45分
小型JET機	B737	30～40分
	A320	30～45分
	A321	40～55分
	32X	75分
	ERJ	25分～30分
	CR7	30分
プロペラ機	DHC8	30分
	ATR	30～40分

成田国際空港(国内線)路線数・便数・旅客数・利用率の推移

【成田国際空港】

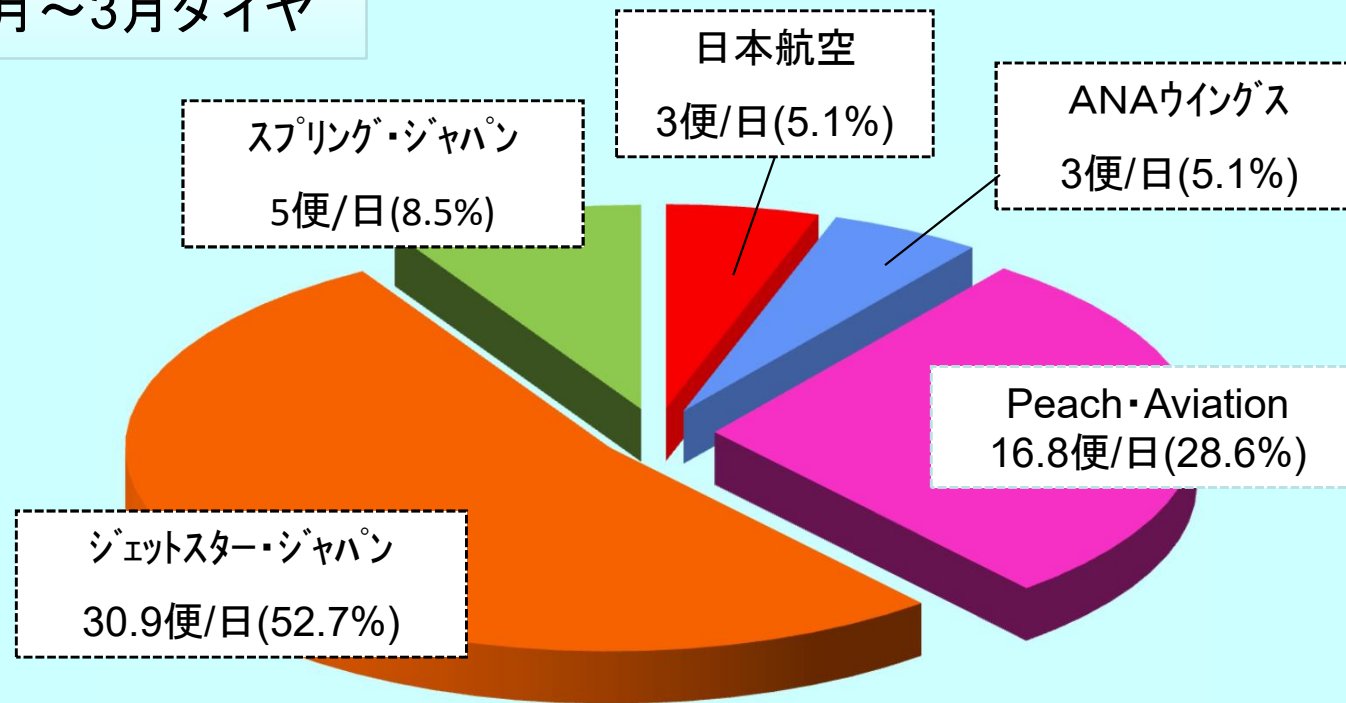


(注) 路線数は各年度2月ダイヤ、便数は実績(航空輸送統計年報より)

令和7年のみ便数は2～3月のダイヤ申請による便数

成田国際空港(国内線)の航空会社別運航回数及びシェア

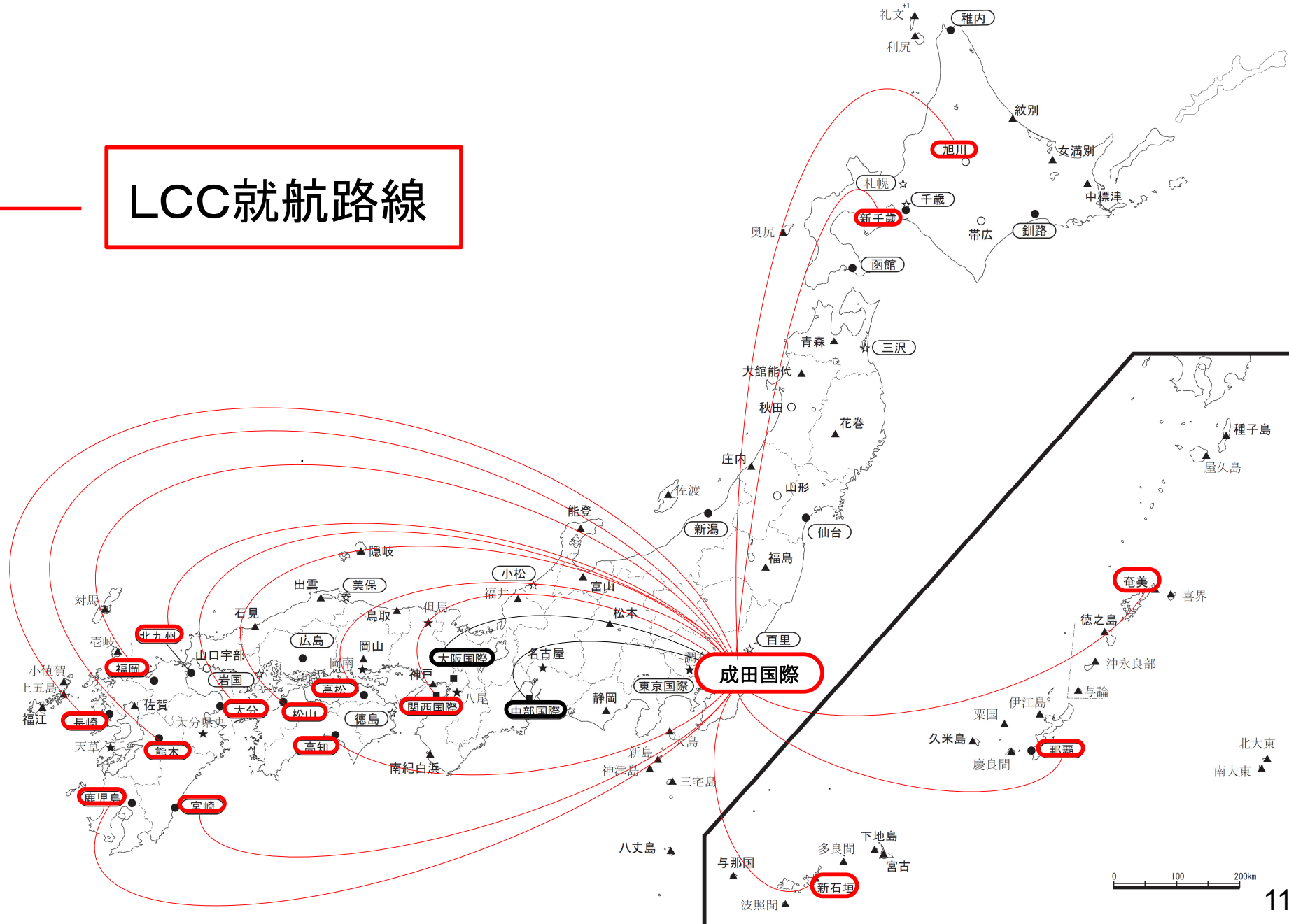
令和7年2月～3月ダイヤ



運航便数: 58.7便/日

成田国際空港における国内ネットワークの現状

LCC就航路線



国際旅客定期便の羽田空港との比較

成田空港

37の国と地域
88路線

羽田空港

24の国と地域
47路線

羽田空港に就航が無く成田空港に就航がある路線(53路線)

インド	ベンガルール ムンバイ	中国	ハルビン	フィジー	ナンディ
インドネシア	デンパサール		杭州	カナダ	カルガリー
スリランカ	コロンボ		昆明	米国	モントリオール
ネパール	カトマンズ		成都		サイパン
バングラデシュ	ダッカ		西安		サンディエゴ
フィリピン	クラーク セブ		石家荘		デンバー
ブルネイ	バンダルスリブガワン		長春	メキシコ	ボストン
ベトナム	ダナン		鄭州	メキシコ	メキシコシティ
マカオ	マカオ		南京	UAE	アブダビ
モンゴル	ウランバートル		寧波	イスラエル	テルアビブ
韓国	釜山		武漢	エジプト	カイロ
	済州		福州	ウズベキスタン	タシケント
	清州		厦門	オランダ	アムステルダム
	大邱		瀋陽	スイス	チューリッヒ
台湾	高雄	オーストラリア	パース	スペイン	マドリード
		ニュージーランド	ブリスベン	フランス	パペーテ
			メルボルン	ベルギー	ブリュッセル
			オークランド	ポーランド	ワルシャワ

成田国際空港発着路線の競合状況

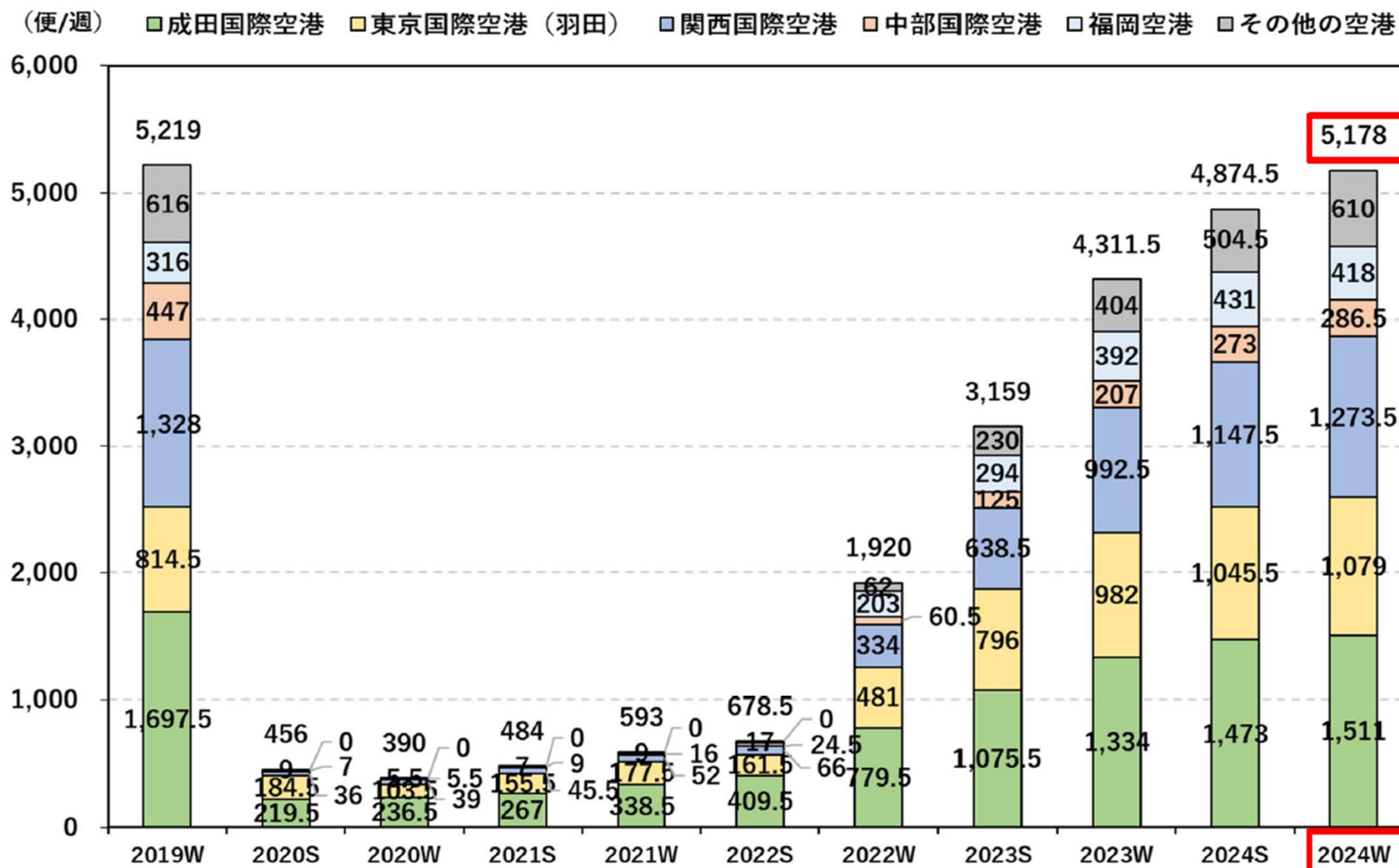
5. (2)③関係

○ 4社競合路線:1路線 2～3社競合路線:5路線 単独:12路線

路線	全日本空輸	日本航空	Peach・Aviation (LCC)	ジェットスター・ジャパン (LCC)	スプリング・ジャパン (LCC)	羽田就航数 (参考)
新千歳	1		5.3	5.8	2.5	55
那覇			2.3	2.7	0.5	35.2
関西			2	3.2		12
伊丹	1	1				30
福岡			4.8	7.2		57
中部	1	2				3
旭川				1		7
高松				2.3		13
松山				2.2		12
高知				1		10
北九州					2	14.3
大分				1		14
長崎				1		15
熊本				1.6		18
宮崎				1		17
鹿児島				1		22
奄美			0.9			1
石垣			1.5			4

※ 会社ごとの便数は、混雑空港運航許可申請における令和7年2月1日～3月29日の1日あたりの往復便数。

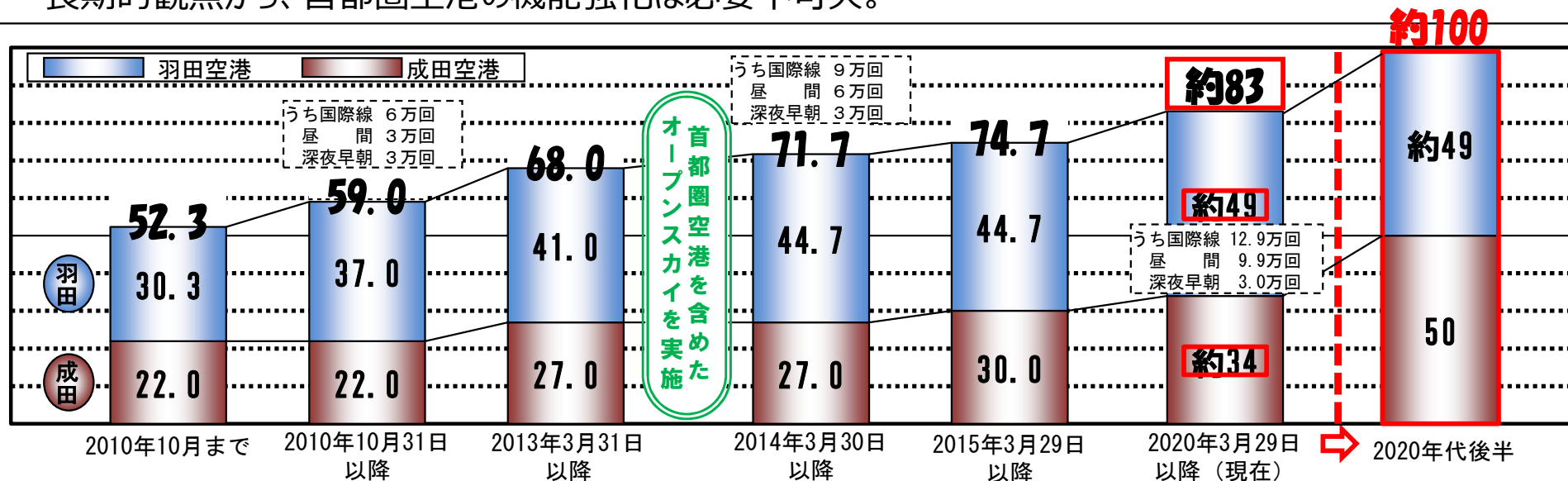
空港別の国際旅客定期便の便数の推移



首都圏空港の機能強化

参考

- 羽田空港・成田空港は旺盛な航空需要に対応するため、これまで段階的に増枠を実施。
- 2030年訪日外国人旅行者数6,000万人の政府目標の達成や、我が国の国際競争力の強化等の中長期的観点から、首都圏空港の機能強化は必要不可欠。

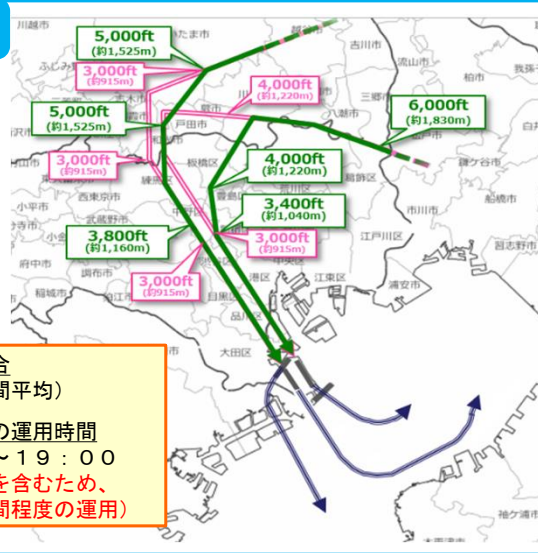


羽田空港機能強化

2020年3月29日から新飛行経路の運用を開始し、**国際線の年間発着容量を約4万回拡大。**

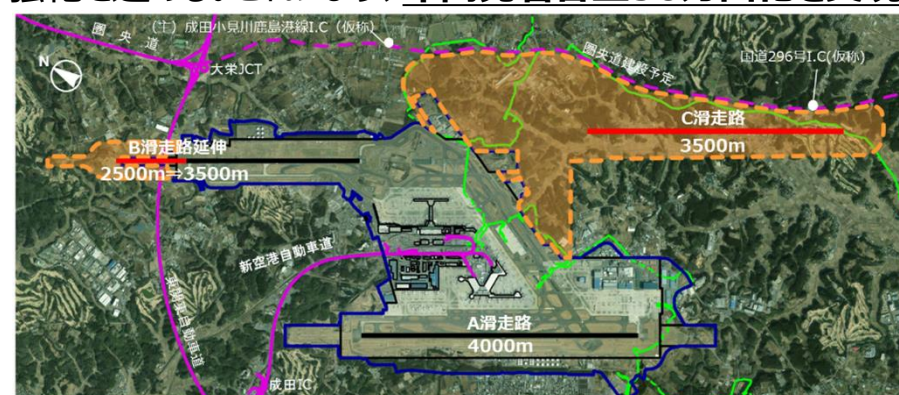
南風運用の割合
約4割 (年間平均)

南風時新経路の運用時間
15:00~19:00
(切替時間を含むため、
実質3時間程度の運用)



成田空港機能強化

2028年度末目途の完成に向け、**C滑走路の新設等**の機能強化を進める。これにより、**年間発着容量50万回化を実現。**



成田国際空港の機能強化

参考

平成30年3月の地元合意に基づき、成田空港の機能強化を実施。令和10年度末目途の供用を目指して整備を進める。

A滑走路の夜間飛行制限の緩和

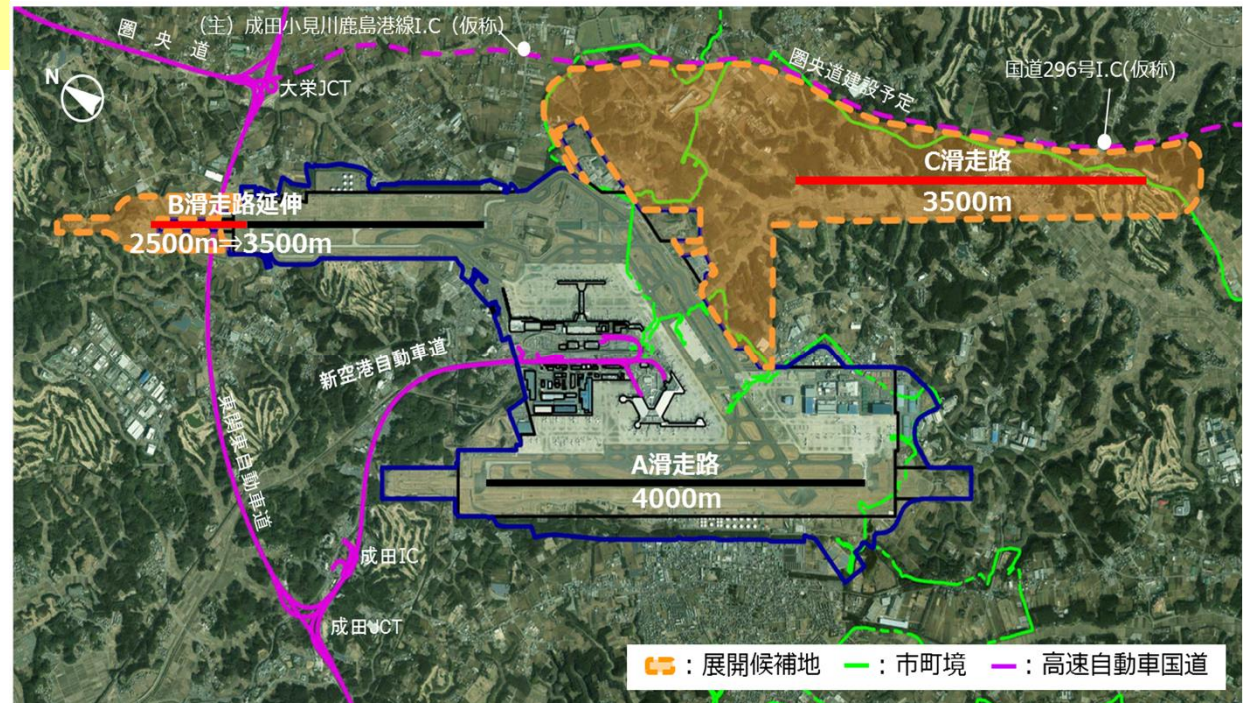
- 2019年冬ダイヤ(10月27日)より、
A滑走路の発着時間を
6-23時から6-24時に延長

*新B・C滑走路の供用開始まで

B滑走路の延伸
(2500m→3500m)

C滑走路の新設
(3500m)

→年間発着容量50万回を実現



国からの支援

空港整備勘定

出資 (財務基盤の強化 : 300億円) (令和2年度)

成田国際空港株式会社

無利子貸付 (令和7年度要求 : 100億円)
(令和3～6年度予算 : 424億円)

財政融資資金

財政融資 (4,000億円) (令和2年度)

B滑走路延伸・C滑走路新設
用地取得 等
(事業費 : 約6,400億円)

新旅客ターミナルと新貨物地区のイメージ

※今後の検討により変更が生じる場合があります。

